



Centar za ekologiju i održivi razvoj – CEKOR

Korzo 15/13, 24000 Subotica, Srbija

<https://www.ckor.org/>

BICIKLISTIČKE STAZE U SUBOTICI

Rasprostiranje, stanje, potrebe, podrška

Pera Marković, jul 2023.

Bicikl je u Subotici odavno **veoma rašireno prevozno sredstvo**. **Koristi se za sve namene**: odlazak i povratak u školu i sa posla, rekreativno, sportski, za razonodu, za prevoz lakših tereta... Ovu popularnost stvorilo je više razloga: grad je ravničarski i nema ni jedan oblik terena koji bi bio posebno zahtevan za vožnju bicikla; bicikl je u ranijem periodu, od kraja Drugog sv.rata sve do šire automobilizacije od polovine 70-ih godina bio prestižno i istovremeno pristupačno prevozno sredstvo; različiti društveni trendovi pokrenuti ekološkim idejama od 80-ih godina podstiču vožnju bicikla. Svakako je za popularnost bicikla u Subotici od posebnog značaja što je u gradu od Drugog sv.rata do 2000. godine postojala fabrika bicikala koja je proizvodila standardne modele i učinila ih pristupačnim.

Popularnost bicikla je bila podsticana i u ranijim periodima, tokom cvetanja **urbanističkog funkcionalizma 70-ih i 80-ih godina, između ostalog izgradnjom biciklističkih staza**. U Subotici na teritoriji grada kao naselja postoji **oko 22,5 km** ulica duž kojih su izgrađene samostalne biciklističke staze ili zajedničke biciklističko-pešačke staze, a na teritoriji grada kao administrativne jedinice **još oko 15,3 km** staza kojed už puteva nastavljaju zajedničke biciklističko-pešačke staze do nekih naselja bližih gradu. Sve staze se nalaze duž gradskih saobraćajnica prvog reda ili magistralnih puteva i njihov najvažniji doprinos jeste povećanje bezbednosti saobraćaja na putevima razdvajanjem različitih vrsta vozila.

Biciklističke staze u Subotici nisu povezane u mrežu, već su skup radijalnih pravaca kretanja. Posmatrano **prema pravcu neprekidnog pravolinijskog kretanja u odnosu na centar grada**, ovaj skup čini šest biciklističkih staza:

1. Pramac istok – Duž ul. Maksima Gorkog i Segedinskog puta do izlaza iz grada, dužina oko 3 km.
– Dodatak ovoj stazi je staza duž Đorđa ul. Natoševića i Magnetnih polja, dužina oko 1,2 km.
2. Pramac jugozapad – Duž ul. Štrosmajerova, Matka Vukovića, Trg žrtava fašizma i Somborski put, dužine oko 2,2 km.¹
3. Pramac jug – Duž ul. Braće Radić, Blaška Rajića i Beogradski put, dužina oko 4 km.
4. Pramac jugoistok – Duž ul. Đure Đakovića, Trg Lazara Nešića i Senćanski put, dužina oko 2,1 km.
5. Pramac severoistok – Duž ul. Jovana Mikića i Majšanski put, dužina oko 4,8 km.
6. Pramac severozapad – Duž ul. Karađorđev put i Edvarda Kardelja do izlaza iz grada, dužina oko 4,6 km.
– Dodatak ovoj stazi je staza duž ul. Zrinjskog i Frankopana, dužina oko 400 m.

¹ Deonica staze duž Štrosmajrove ulice dužine oko 320 m može se tretirati i kao deo pravca jugozapad, ali i kao deo pravca istok. Ovde je razvrstana u pravac jugozapad da bi taj pravac imao veću dužinu.

Biciklističke staze van gradskog naselja

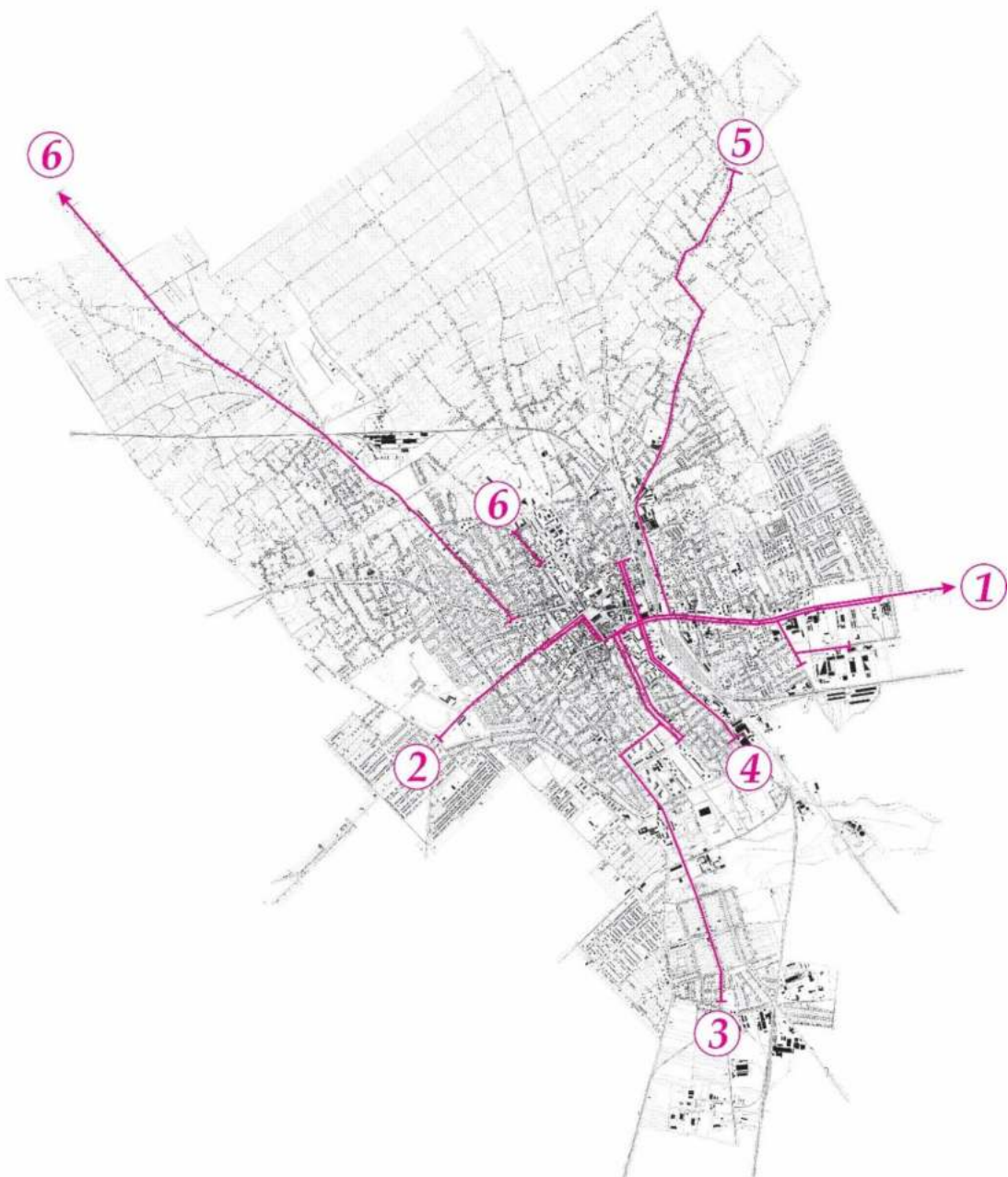
A) Produžetak staze pravac istok

- Od izlaza iz grada (ul. Đevđelijska) do ul. Zelengorske na Paliću, dužina oko 4,3 km.
- Od ulice Kanjiški put na Paliću do petlje Subotica sever (Rodino гнездо), dužina oko 2,2 km.
- Od petlje Subotica sever (Rodino гнездо) preko Hajdukova do ulaza u Bačke Vinograde, dužina oko 4,1 km.

B) Produžetak staze pravac severozapad

- Od izlaza iz grada (ul. 15. Avgusta) do kraja naselja Kelebija kod ergele Majur, dužina oko 4,7 km.

Rasprostriranje biciklističkih staza na području grada



1. Pravac istok – Duž ul. Maksima Gorkog i Segedinski put, dužina oko 3 km do izlaza iz grada.

Od: Ugao Maksima Gorkog i Štrosmajerove

Do: Ul. Đevđelijska (izlaz iz grada prema Paliću), dalje do Palića

Dvostrana oko 2,8 km od ugla Maksima Gorkog i Braće Radić do Štipske ulice. Dalje jednostrana levom stranom, spojena sa pešačkom stazom oko 200 m na području grada.

Pravac istok dodatak – Duž ul. Đorđa Natoševića i Magnetnih polja, dužina oko 1,2 km

Od: Ugao Segedinskog puta, Banijske i Đorđa Natoševića

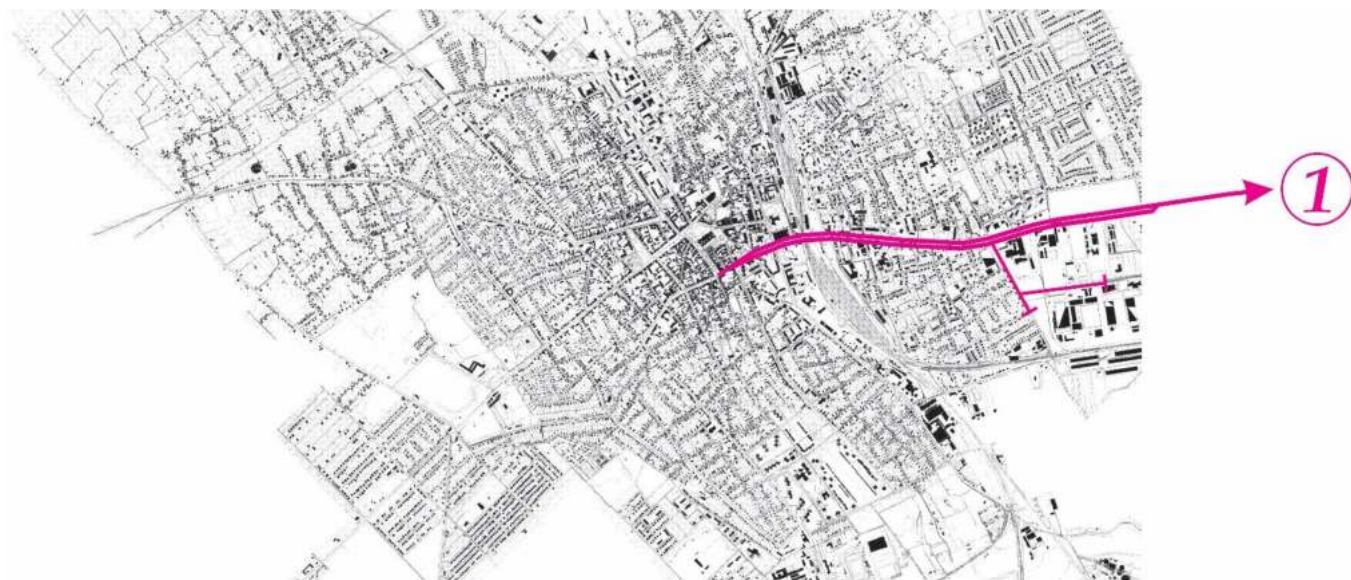
Do 1: Prvog ustanka

Do 2: Ulaz u poslovnu zgradu Sever

Jednostrana, desnom stranom.

Tačka presecanja sa drugim stazama: Ugao Maksima Gorkog i Štrosmajerove (tačka početka).

Biciklistička staza pravac istok, mapa



Početak, leva strana



Početak, desna strana



Završetak, leva strana



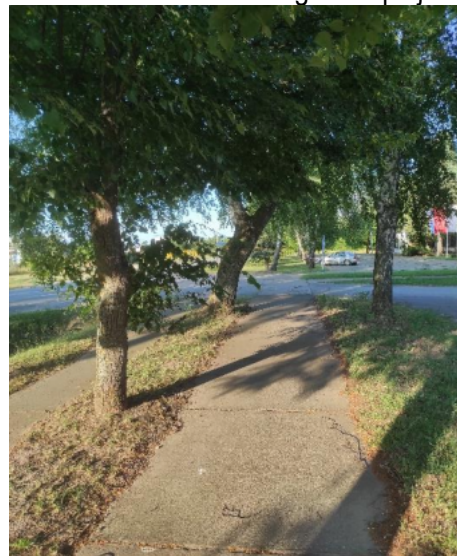
Završetak staze, desna strana



Završetak dodatka u Đ.Natoševića



Završetak dodatka Magnetna polja



2. Pravac jugozapad – Duž ul. Štrosmajerova, Matka Vukovića, Trg žrtava fašizma i Somborski put, dužina oko 2,2 km

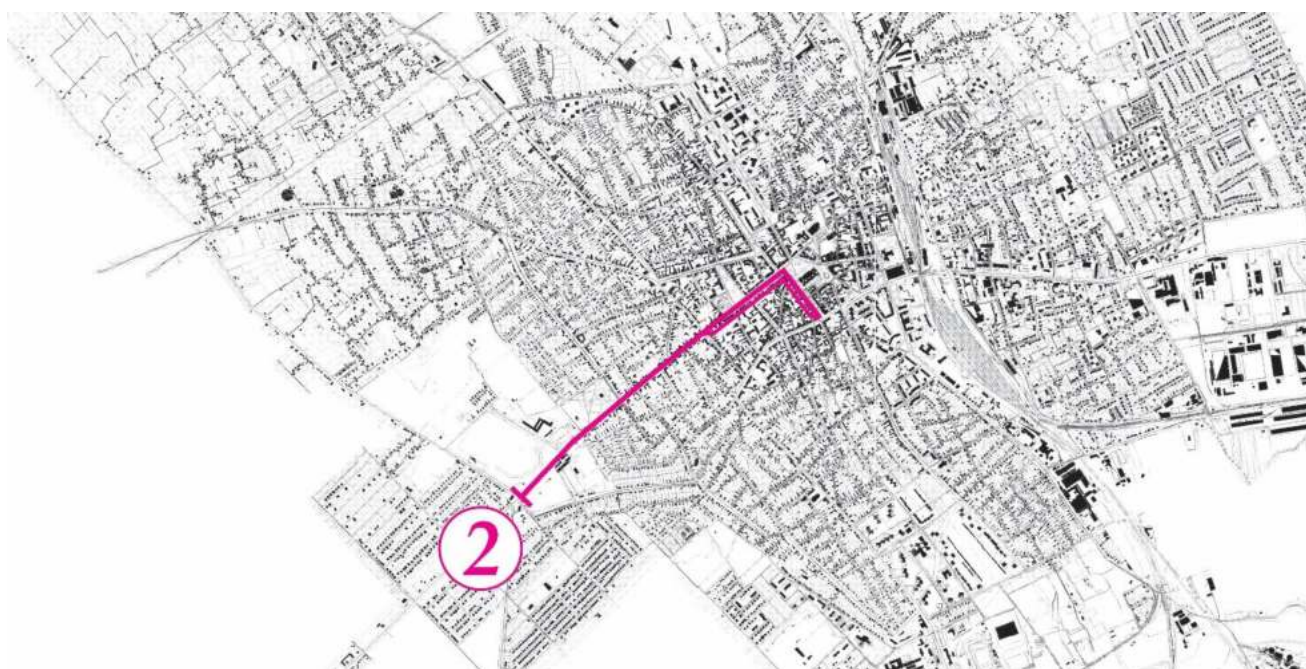
Od: Ugao Maksima Gorkog i Štrosmajerove

Do: Ugao Somborskog puta i Durmitorske

Dvostrana do ul. Zagrebačke, oko 850 m. Jednostrana ostalim pravcem, desnom stranom duž Somborskog puta do ul. Mičurinova (Kalvarija), oko 850 m, dalje prelazi put, spojena sa pešačkom stazom duž Tržnog centra Mali Bajmok, oko 500 m.

Tačka presecaja sa drugim stazama: Ugao Maksima Gorkog i Štrosmajerove (tačka početka).

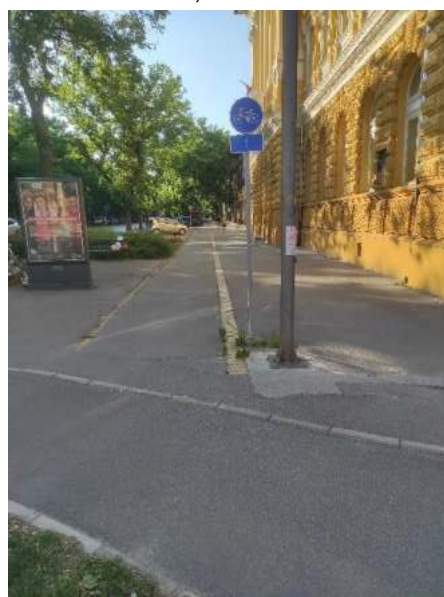
Biciklistička staza pravac jugozapad, mapa



Početak, leva strana



Početak, desna strana



Završetak, leva strana



Završetak, desna strana



Završetak dodatka kod ul. Durmitorska



3. Pravac jug – Duž ul. Braće Radić, Blaška Rajića i Beogradski put, dužina oko 4 km.

Od: Ugao Maksima Gorkog i Braće Radić

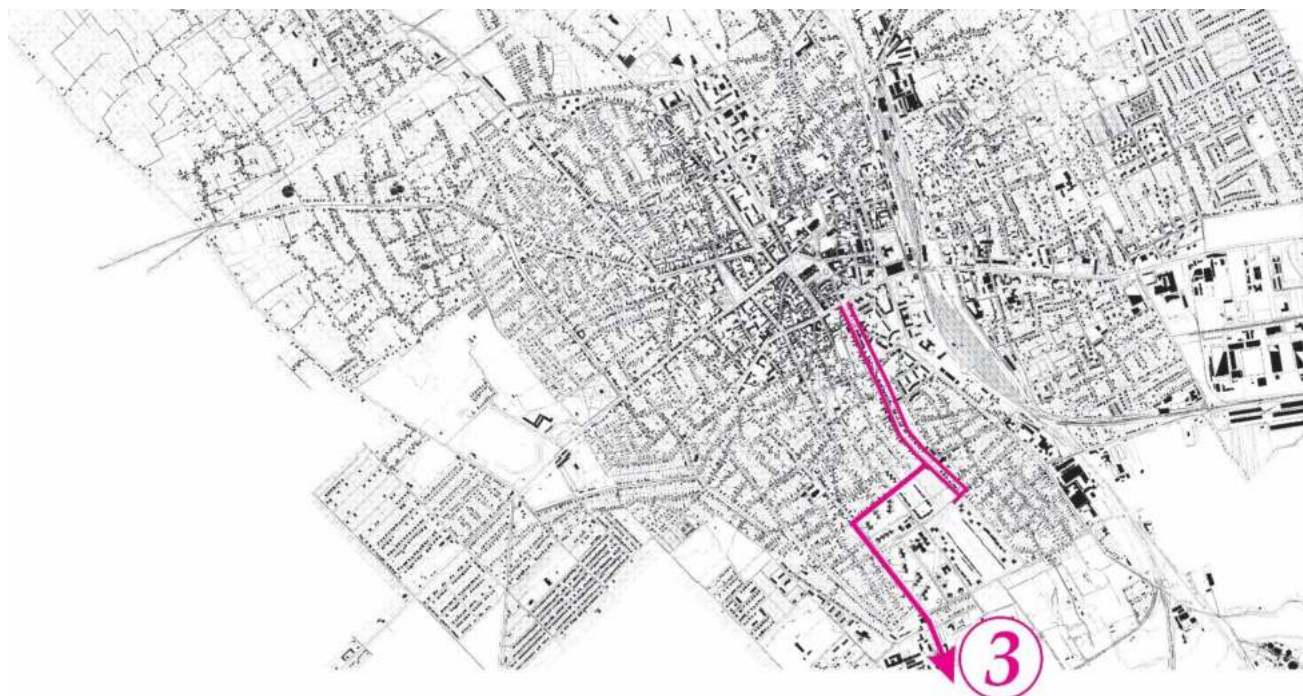
Do 1: Ugao Braće Radić, Ivana Milankovića i Nade Dimić

Do 2: Ivana Turgenjeva

Dvostrana duž Braće Radić do Blaška Rajića, oko 1 km. Jednostrana, levom stranom duž Blaška Rajića i duž Beogradskog puta do raskrsnice sa Bajnatskom, dalje desnom stranom Beogradskog puta, oko 3 km. Spojena sa pešačkom stazom od Medicinske škole do Verušičke, oko 500 m.

Tačka presecanja sa drugim stazama: Ugao Maksima Gorkog i Braće Radić

Biciklistička staza pravac jug, mapa



Početak, leva strana



Početak, desna strana



Završetak dodatka leva strana (Ivana Milankovića)



Završetak dodatka desna strana (Prešernova)



Završetak staze



4. Pravec jugoistok – Duž ul. Đure Đakovića, Trg Lazara Nešića i Senčanski put, dužina oko 2,1 km.

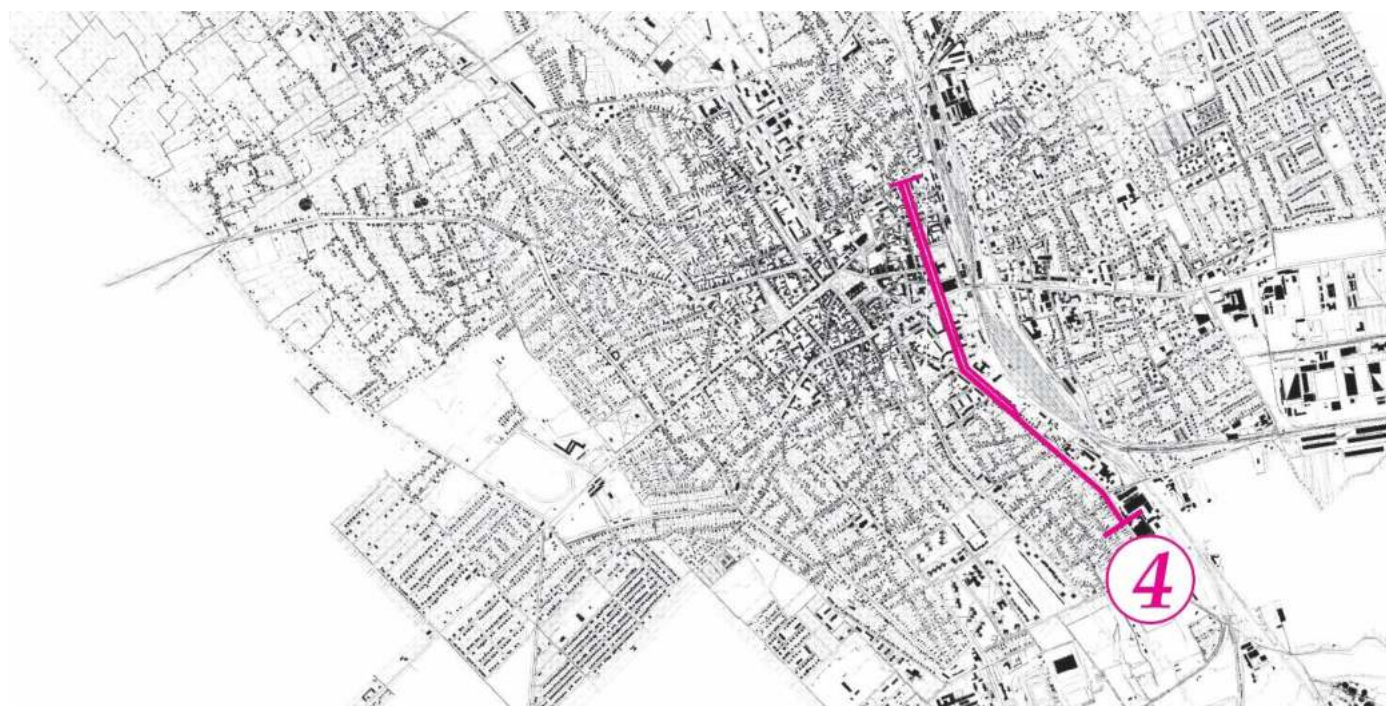
Od: Ugao Zmaj Jovine i Đure Đakovića

Do: Ugao Senčanskog puta i Ivana Ivanića

Dvosmerna do završetka Autobuske stanice oko 1,3 km, dalje jednostrana, desnom stranom oko 800 m.

Tačka presecanja sa drugim stazama: Ugao Maksima Gorkog, Đure Đakovića i Trga Lazara Nešića.

Biciklistička staza pravac jugoistok, mapa



Početak, leva strana



Početak, desna strana



Završetak, leva strana



Završetak, desna strana



5. Pravac severoistok – Duž ul. Jovana Mikića i Majšanski put, dužina oko 4,8 km.

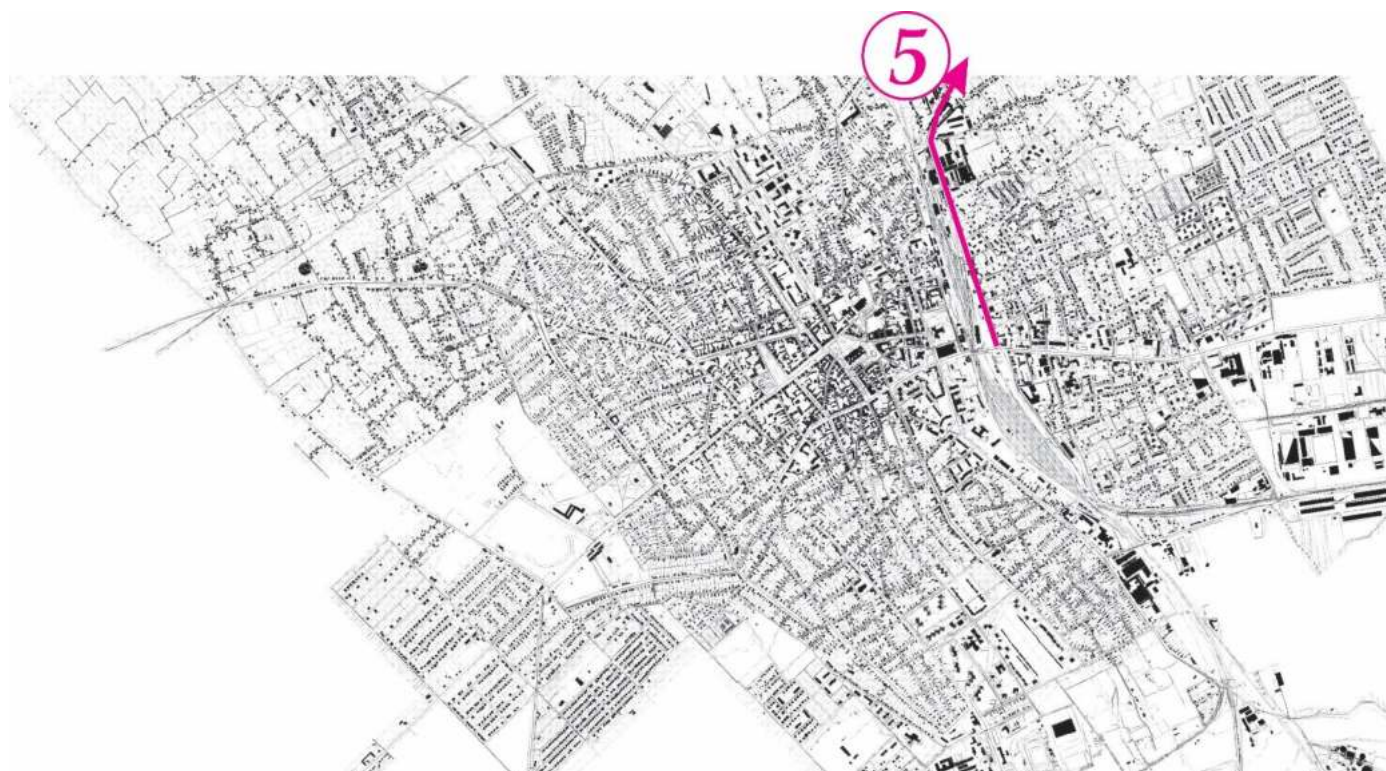
Od: Ugao Maksima Gorkog, Segedinskog puta, Jovana Mikića i Pala Papa

Do: Ugao Majšanskog puta i Graničarske

Jednostrana, desnom stranom duž Jovana Mikića do Majšanskog puta, zatim levom stranom duž Majšanskog puta do OŠ Majšanski put, dalje desnom stranom, oko 2 km. Od ul. Šime Ivića spojena sa pešačkom stazom, oko 2,8 km.

Tačka presecanja sa drugim stazama: Ugao Maksima Gorkog, Segedinskog puta i Jovana Mikića

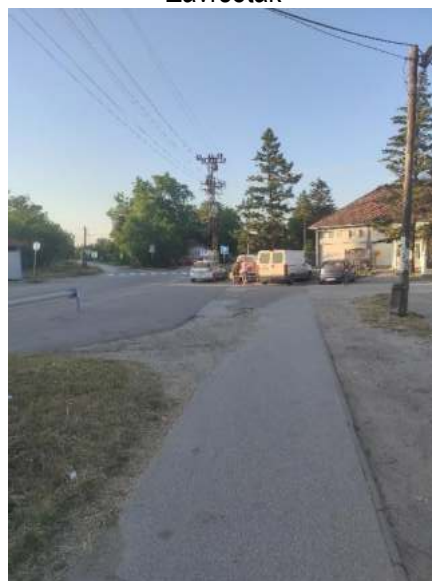
Biciklistička staza pravac severoistok, mapa



Početak



Završetak



6. Pramac severozapad – Duž ul. Karađorđev put i Edvarda Kardelja, dužina oko 4,6 km do izlaza iz grada.

Od: Trg kralja Tomislava

Do: Ul. 15. avgusta (izlaz iz grada), dalje do Kelebije

Jednostrana, desnom stranom do ul. Majevičke 1,4 km. Dalje spojena sa pešačkom stazom 3,2 km do izlaza iz grada.

Pramac severozapad dodatak – Duž ul. Zrinjskog i Frankopana, dužina oko 400 m.

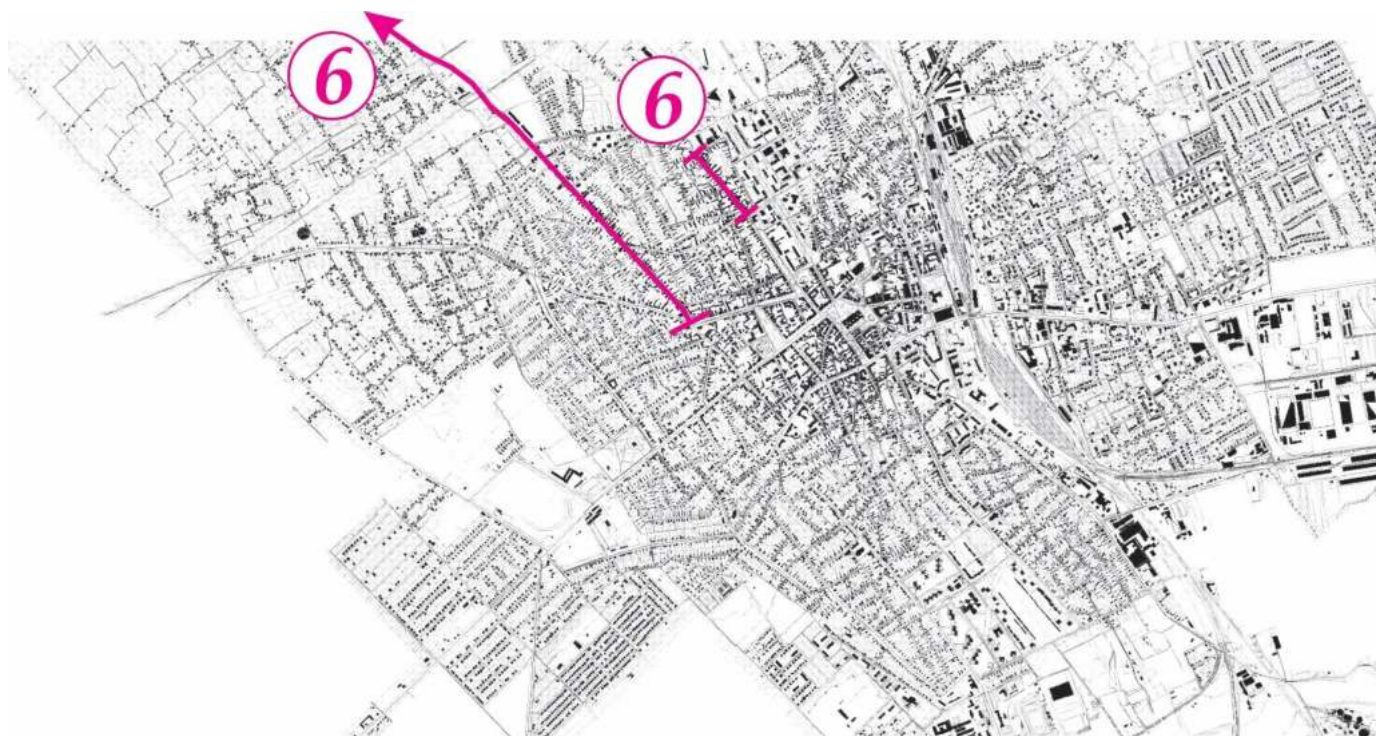
Od: Ugao Braće Majer i Zrinjskog i Frankopana

Do: Ugao Zrinjskog i Frankopana i Isidora Milkoa

Jednostrana, levom stranom.

Ne presecaju se ni sa jednom drugom stazom.

Biciklistička staza pramac severozapad, mapa



Početak



Spajanje sa pešačkom stazom kod ul. Majevička



Završetak



Dodatak, početak



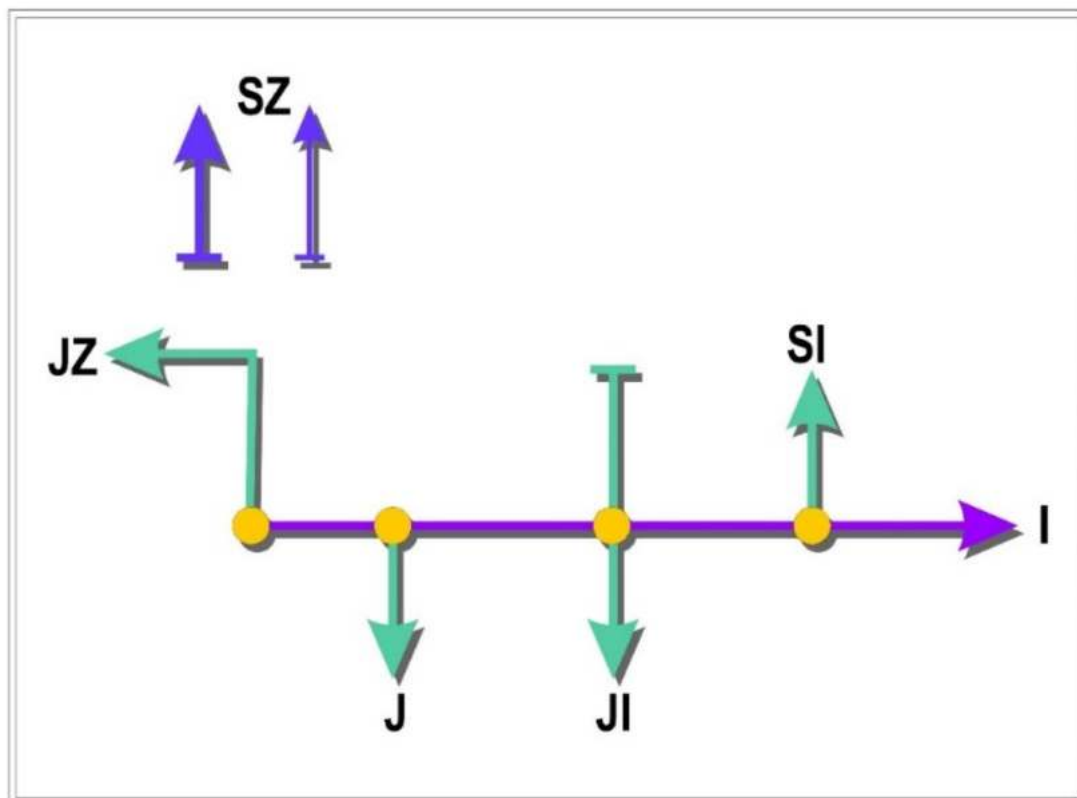
Dodatak, završetak



Kao što je rečeno, šest biciklističkih staza ne čine mrežu, nego skup radijalnih pravaca. Od tih šest staza, **pet staza su povezane na deonici staze u pravcu istoka, u dužini oko 750 m uz ulicu Maksima Gorkog**, odakle se odvajaju pravci za jugozapad, jug i severoistok, a preseca je pravac za jugoistok. Staza u pravcu severozapada stoji samostalno, nepovezana sa drugim stazama.

Transverzalno kretanje biciklom kroz grad, između šest radijalnih pravaca, u Subotici nije moguće biciklističkim stazama jer ih nema: ne postoji ni jedna trasverzalna biciklistička staza osim povezujuće deonice staze u pravcu istoka, koja se nalazi u centru grada.

Povezivanje biciklističkih staza, u dužini oko 750 m duž ul. Maksima Gorkog, šematski prikaz



Pošto ovaj visoko **centralizovani skup biciklističkih staza** prati mrežu ulica logično je da ima iste odlike **kao i mreža ulica**, s tim da se u vezi biciklističkih staza još više ističe centralizovanost zbog mnogo manje gustine biciklističkih staza u odnosu na mrežu ulica.

Polovina biciklističkih staza u Subotici izgrađena je krajem 70-ih godina, prateći trasa tramvajskih pruga koje su zamenjene autobusima: to su pravci istok, jugozapad i najveći deo pravca jug. Ipak, grad nije stao na tome i izgradio je još tri staze, od kojih dve najduže staze, u pravcu severozapada i severoistoka, kao i stazu u pravcu jugoistoka.

Osnovni cilj postojećeg skupa biciklističkih staza, osim povećanja bezbednosti na putevima, bio je **da se olakša i obezbedi put na posao do najvećih tačaka koncentracije fabričkih radnika**. Kretanje tim stazama lako otkriva da su njihove ciljne tačke bile nekadašnji subotički industrijski giganti (Sever, Solid, Željezničar, Zorka, 29. novembar i drugi).

Stanje biciklističkih staza na području grada

Pošto je glavovina biciklističkih staza izgrađena pre više od 40 godina, danas je njihovo stanje **iznenađujuće dobro**.

Treba primetiti da je grad u poslednje vreme započeo sa **obnovom najstarijih biciklističkih staza** što je bitno doprinelo proceni da je stanje staza iznenađujuće dobro. Nije nam poznat plan obnove, ali je činjenica da je staza prema istoku (Palić) obnovljena sa obe strane na području grada, kao i da je obnovljena staza duž ulice Blaška Rajića i kritičan deo duž Beogradskog puta (od ul. Blaška Rajića do Nade Dimić).

Vredno pomena je i poboljšanje izgradnjom **betonskih dodataka ivičnjacima**, u širini od 10-ak cm, pomoću kojih bicikl može mnogo udobnije da siđe i popne se na ivičnjak, koji se mogu primetiti duž staze u ul. Braće Radić i na još nekim mestima. Takođe, na uglu ul. Edvarda Kardelja i Zorkine postavljene su **metalne prepreke u dužini od oko 20 m za sprečavanje automobila** da koriste biciklističku stazu za kretanje ili parkiranje, što je primer odlične mere.

Ipak, za ocenu o iznenađujuće dobrom stanju biciklističkih staza treba najviše zahvaliti biciklu i biciklistima: bicikl je po sebi nezahtevno i veoma otporno vozilo koje može da prođe (i prolazi) skoro svakim putem. Barem to važi za standardne modele. Sportski i slični bicikli sa tankim gumama, međutim, ne koriste biciklističke staze, a isto važi i za električne trotinete – to su osetljiva vozila koja zahtevaju ravnu podlogu, a obzirom na stanje biciklističkih staza, iako koristeći kolovoz postoji verovatnoća da mogu stradati od nesavesnih vozača automobila, autobusa i kamiona, to je ipak bolje od toga što će sigurno pasti i stradati od rupa i ivičnjaka kojima su posejane neke biciklističke staze.

U određenu pažnju grada prema biciklistima treba uvrstiti i **pojavu saobraćajnih znakova** koji obaveštavaju učesnike u saobraćaju o postojanju biciklističke staze i smeru kretanja stazom.

Znak biciklističku stazu sa dvosmernim kretanjem



Znak biciklističku stazu sa jednosmernim kretanjem



Ovi znaci su od značaja naročito za vozače automobila i drugih motornih vozila, dok za bicikliste i nemaju posebnu svrhu – ali je lepo znati da regulatori saobraćaja u gradu imaju u vidu i bicikliste. Međutim, ako saobraćajna policija bude koristila znak za jednosmerno kretanje biciklističkom stazom za svrhe utvrđivanja saobraćajnih prekršaja, izvesno je da će ovakvi znaci brzo završiti sa svojim postojanjem od ruku samih biciklista (tim pre što takve oznake nemaju smisla na stazama koje su samo delom dvostrane, pa svi biciklisti koji idu duž cele staze biraju onu stranu

koja se proteže celom dužinom sa iste strane ulice, da je ne bi ni prelazili; a još više su besmisleni ako se uzme u obzir kretanje sunca i senke, koje naročito utiče na izbor biciklističke staze za kretanje).

Vredno je napomenuti i da su **biciklističke staze vrlo retko zauzete parkiranim automobilima**. Vozači većinom poštuju ove staze i ne koriste ih, ostavljajući ih slobodnim na korišćenje. Ovo ukazuje na postojanje razumevanja svih učesnika u saobraćaju za različite potrebe i daje mogućnost za unapređenje stanja.

Najlošije stanje biciklističkih staza je:

- **Duž Magnetnih polja**: ova staza je doslovno neprohodna za svaku vrstu bicikla ili bilo kojeg vozila na dva točka.
- **Duž Karađorđevog puta**: u delu od početka staze od ul. Šandora Petefija do ul. Braće Majera ova staza je raskopavana i sečena po dužini i zbog zapuštenosti je u izuzetno lošem stanju, a zatim je u delu do Praške ulice teško oštećena od propadanja.
- **Duž Beogradskog puta u delu od ul. Aksentija Marodića do kraja** (od semafora u Aleksandrovu): od semafora nadalje ova staza postepeno propada tako da u završnom delu više nema betonsku košuljicu, već je sve što je od nje ostalo čvrsti šljunak povezan malterom.

Pomenute tri deonice zahtevaju hitnu rekonstrukciju, naročito prva, duž Magnetnih polja.

Posebna vrsta lošeg stanja je **parking i biciklistička staza duž obe strane ul. Matka Vukovića**. Prostor je koncipiran tako da što više mesta bude zauzeto za parking, što za posledicu ima opasnost po bicikliste kada se mimoilaze sa automobilima u pokretu. Na ovom prostoru bi trebalo da se ukine mogućnost uzdužnog parkiranja i time ostavi bezbedan prolaz i za bicikliste i za automobile, što ozbirom da je u pitanju oko 160 m dužine sa obe strane ulice ne bi dovelo do velikog gubitka parking mesta, a značajno bi povećalo bezbednost biciklista.

Što se tiče **biciklističkih staza van grada**, do Palića, Hajdukova, Bačkih Vinograda i Kelebije, reč je o relativno novijim stazama koje su mlađe: staza do Palića i dalje, do Bačkih Vinograda je **u dobrom stanju**, dok je staza do Kelebije u prihvatljivom stanju, **sa dosta preloma, ali i dalje relativno ravna**.

Potrebe za biciklističkim stazama

Ako se posmatraju radijalni pravci, na području grada kao naselja postoji očita potreba za četiri biciklističke staze u radijalnim smerovima:

- **Produžetak biciklističke staze u pravcu jugozapada do Industrijske zone Zapad**, od ul. Mičurinove ili od Durmitorske u dužini od samo oko 1 km. Ako se ima u vidu da su biciklističke staze u Subotici nastale radi lakšeg kretanja radnika prema ondašnjim industrijskim središtima, apsurdno je da se takva praksa ne nastavi sa novom industrijskom zonom, naročito pošto za to postoji dovoljno mesta celom dužinom.
- **Nova biciklistička staza u pravcu severa, duž ul. Arsenija Čarnojevića i Proleterskih brigada**. Dužina ovog pravca, od raskrsnice ul. Arsenija Čarnojevića i Zmaj Jovine do raskrsnice ul. Proleterskih brigada i Sutjeske, iznosi oko 3,1 km. Ovaj pravac odgovara po svojim odlikama južnom pravcu: ima visoku gustinu naseljenosti u delu bližem centru grada (duž ul. Arsenija Čarnojevića) i nisku gustinu naseljenosti u ostalom delu (duž ul. Proleterskih

brigada). Osim toga, to je pravac intenzivnog saobraćaja motornim vozilima upravo na pomenutom delu, naročito nakon otvaranja više proizvodnih pogona i odatle posebna potreba za merama koje bi povećale bezbednost saobraćaja na putevima i veću bezbednost biciklista.

- **Nova biciklistička staza u pravcu zapada, duž ul. Bajski put.** Dužina ovog pravca nije velika: duž ul. Bajski put od Trga kralja Tomislava do Gajeve ulice oko 850 m, dalje do raskrsnice ul. Bajski put, Mičurinova i Metohijska još 300 m, a do pružnog prelaza na kraju ul. Bajski put i raskrsnice sa ul. Frana Supila 1,3 km (ukupno 2,45 km). Ovim pravcem prolazi lokalni put, ali je to ulica prvog reda koja je opterećena motornim saobraćajem, naročito u delu od Trga kralja Tomislava do raskrsnice ul. Bajski put sa Mičurinova i Methoijska. I ovaj deo grada je odvojen od biciklističkih staza i zbog svega rečenog i tu postoje stvarne potrebe za veću bezbednost biciklista.
- **Produžetak biciklističke staze duž Magnetnih polja, od njenog završetka kod upravne zgrade Sever do biciklističke staze u pravcu istok** (kod semafora na raskrsnici Segedinskog puta i Magnetnih polja). Dužina ove poveznice iznosi oko 750 m i biciklisti koji se kreću pravcem istok–jug vrlo je rado i često koriste. Zbog karaktera same saobraćajnice, koja nema ni pešačke staze, veoma je opasna za bicikliste, a samim tim i za sve druge učesnike u saobraćaju.

Pošto se skup biciklističkih staza u Subotici rasprostire samo radijalno, logično je da osnovna potreba za novim stazama **uključuje i staze za transversalno kretanje bicikala na području grada**. Potreba za kvalitetnim saobraćajnicama za transversalno kretanje u Subotici je očigledna za sve vidove saobraćaja i za nadati se je da će grad unaprediti to stanje, ali pošto ne postoji ni jedna staza za transversalno kretanje nema smisla navoditi sve moguće i potrebne pravce – važno je da pri izgradnji ili rekonstrukciji transversalnih saobraćajnica na području grada nikako ne budu zaboravljeni biciklisti, kao što jesu zaboravljeni u slučaju ulice 51. Divizije, gde je izgrađen potpuno novi kolovoz, bez ikakvih smetnji sa obe strane kolovoza, ali su biciklističke staze ipak izostavljene i to stanje je i dalje nepromenjeno.

Jako je važno pomenuti i potrebu za četiri biciklističke staze koje se nastavljaju van grada:

- **Stazu za Aleksandrovačke salaše**, duž saobraćajnice koja vodi ka petlji Subotica istok i to od novog pružnog prelaza – podvožnjaka u produžetku Bajnatske ulice do raskrsnice kod mrestilišta, odnosno raskrsnice sa lokalnim putem prema Paliću. Pretvaranje lokalnog puta u saobraćajnicu najveće nosivosti i saobraćajnog opterećenja, pri čemu se radi o salašarskom naselju duž celog puta, apsolutno zahteva hitnu izgradnju biciklističke staze za stanovnike. **Ova staza može i treba da bude produžetak biciklističke staze u pravcu jugoistoka**, a njena dužina za predloženu trasu iznosi oko 6,5 km od završetka staze u pravcu jugoistoka kod ul. Ivana Ivanića.
- **Nova staza do Male Bosne**. Naselje Mala Bosna nalazi se na magistralnom putu, na kojem su između grada i naselja još dve gušće grupe salaša. **Ova staza može i treba da bude produžetak biciklističke staze u pravcu jugozapada do industrijske zone zapad**. Naselje je udaljeno od centra grada oko 10 km, od Tržnog centra Mali Bajmok, odnosno od završetka biciklističke staze u pravcu severozapada samo 8 km, a od Crvenog sela, u kojem se nalazi industrijska zona zapad, tek 6 km, što znači da je potpuno u dometu dnevnog kretanja biciklom. Svakako je kretanje biciklom potreba i između stanovnika dve grupe salaša između grada i samog naselja Mala Bosna. Obzirom na položaj duž magistralnog puta, ovde je reč o apsolutnoj potrebi.

- **Nova staza od početka Bikovačkog puta do ukrštanja sa obilaznicom.** I u ovom slučaju, kao i kod opisa stanja za Aleksandrovačke salaše, reč je o saobraćajnici koja je od lokalnog puta, namenjenog sa stanovnike salaša duž nje, pretvorena u poveznicu sa autoputem što ju je učinilo opasnom za stanovnike i bicikliste. Ova staza bi imala dužinu oko 4,5 km, a **mogla bi da se poveže sa biciklističkom stazom u pravcu juga od njenog završetka kod ul. Ivana Turgenjeva.**
- **Nova staza duž Čantavirskog puta do MZ Verušić.** Ova staza bi bila produžetak biciklističke staze u pravcu juga i od njenog završetka, kod ul. Ivana Turgenjeva do zgrade MZ Verušić dužine oko 5,6 km, od čega oko 1,5 km prolazi kroz industrijsku zonu, dok su duž ostalog dela salaši. U pitanju je regionalni put za Čantavir i Sentu i svakako postoji potreba da se poveća bezbednost saobraćaja i zaštite biciklisti.

Korisno bi bilo i izgraditi biciklističke staze između naselja koja su međusobno dovoljno blizu kao meru podrške nemotorizovanim vidovima saobraćaja:

- **Između Starog i Novog Žednika:** dužina puta od kružnog toga u Starom Žedniku do pružnog prelaza u Novom Žedniku iznosi oko 3 km. Ovaj put je postao poveznica sa autoputem i time postao opterećen motornim vozilima i veoma opasan za bicikliste.
- **Od centra Mišićeva do centra Bajmoka:** dužina ove deonice je oko 6 km. Pošto se oba naselja nalaze na magistralnom putu, za bicikliste je veoma opasno da koriste taj put.
- **Duž bliskih naselja Bački Višnjevac – Čantavir – Bačko Dušanovo:** dužina od centra Višnjevca do spomenika u Dušanovu iznosi oko 6 km. Ovaj pravac nalazi se na regionalnom putu od Subotice za Sentu i zbog toga povremeno može biti opasan za bicikliste.
- **Duž bliskih naselja Ljutovo – Donji Tavankut – Gornji Tavankut:** dužina ovog pravca je oko 6,5 km od osnovne škole u Ljutovu do ulaza u Gornji Tavankut (raskrsnica Bisni kraj, Budanov kraj i Klanerov šor). Iako je ovde reč o lokalnom putu radi se o naseljima u kojima se bicikl mnogo koristi i ovakva mera bi znatno povećala njihovu bezbednost u saobraćaju.

Veoma je lako opisati potrebe za biciklističkim stazama, ali se njihova potencijalna izgradnja do sada pokazala neprijatno teškom i sporom. Primer puta duž Aleksandrovačkih salaša je pri tome zaista razočaravajući, jer se već godinama duž tog puta, koji sada ima odlike magistralnog puta, sreću biciklisti sa kantama mleka, tu postoji biciklistički saobraćaj samih stanovnika. Pored toga, upravo je taj put, dok je bio u stanju lokalnog puta, bio omiljeni pravac za rekreativnu vožnju bicikla. Iako je rekonstrukcija ovog puta izvršena još 2014. godine, kada je postao put u rangu značaja i brzina jednak magistralnom putu, grad apsolutno ništa nije preduzeo na povećanju bezbednosti saobraćaja i naročito na zaštiti biciklista koji koriste ovaj put. Otuda nema mnogo osnova za očekivanje da će navedene potrebne staze ikada biti izgrađene, a kamoli da će u gradu biti izgrađena prava mreža biciklističkih staza, sa transverlanim stazama, ali se mora navesti ovaj minimum nužnih dodatnih staza na području grada i prema najbližem okruženju grada. Tim pre što Subotica ima dovoljno izvornih prihoda (uključujući i prihode od naknada za korišćenja javnih dobara sa njene teritorije – za eksploataciju nafte i gasa, peska, drveta i drugih resursa, što je omiljeni izvor finansiranja za lokalnu infrastrukturu) i sasvim sigurno može samostalno da finansira izgradnju svih navedenih staza, naročito tamo gde je to hitno i preko potrebno, kao što je to slučaj za staze koje idu van grada – duž Aleksandrovačkih salaša, do Male Bosne, duž Bikovačkog puta i do MZ Verušić.

Podrška nemotorizovanim vidovima saobraćaja

Podrška nemotorizovanim vidovima saobraćaja je obavezan **pojam svih prostornih planova i strategija razvoja, naravno i subotičkih**. Nema potrebe nabrajati sve koristi od razvijenog nemotorizovanog saobraćaja, jer su opšte poznate – od smanjenja finalne potrošnje energije i smanjenja emisija gasova sa efektom staklene bašte kao opštih društvenih ciljeva prvog reda, preko smanjenja zagušenja u saobraćaju i povećanja bezbednosti saobraćaja na putevima, do zdravstvenih blagodati i unapređenja opšteg zadovoljstva građana. Ova podrška odnosi se, osim na bicikle, i na sve druge nove vrste prevoznih sredstava, koja su mahom za jednog korisnika: elektro bicikle, elektro trotinete, rolere, obične trotinete... Broj ovih prevoznih sredstava već godinama je u stalnom porastu i sve veći broj građana ih koristi, to odavno nije novost i otuda je ova vrsta podrške preko potrebna.

Vredi pomenuti da je korišćenje nemotorizovanih vidova saobraćaja i u Subotici, kao u celom svetu, veoma moderno i široko podsticano, što se lako dokazuje povećanjem broja prodavnica bicikala i drugih većinom električnih vozila za jednu osobu. **Stepen razvijenosti i izgrađenosti infrastrukture za korišćenje bicikla i drugih srodnih vozila postao je i pokazatelj za ocenjivanje kvaliteta života u gradovima**, što znači da se poboljšanjem uslova za korišćenje bicikala i električnih vozila za jednu osobu kvalitet života može bitno unaprediti i u Subotici.

Čak i kad ne bi bilo ovih razloga, **dovoljan razlog za ovu podršku morala bi da bude bezbednost najslabijih učesnika u saobraćaju**. U odnosu na nemotorizovane vidove saobraćaja, sva motorna vozila su faktički prave siledžije koje nemilosrdno zauzimaju sav prostor i dužnost je grada da štiti slabije izložene njihovom negativnom uticaju, za koji ne mora biti krivice – ovaj negativan uticaj je očigledan i neizbežan zbog razlike u veličini i snazi pojedinih vozila.

Najbolji način da se iskaže podrška nemotorizovanim vidovima saobraćaja jeste izgradnja novih biciklističkih staza – što brže i što više, to bolje. Biciklističke staze su pre svega jeftine, jer ne zahtevaju velike radove zbog svoje male nosivosti i širine. Osim toga, one su namenjene za sve brojne vrste novih vozila, a mogu da ih koriste i pešaci. Najvažnija njihova korisnost jeste da dramatično povećavaju bezbednost svih biciklista i vozača ostalih pomenutih nemotorizovanih vozila i ne može se dovoljno naglasiti koliko su važne i korisne. Bezbednost je zapravo najvažniji oblik podrške koji direktno utiče na povećanje broja korisnika.

Iako u gusto naseljenim delovima grada često nije moguća izgradnja biciklističkih staza, uvek je moguće primeniti vrlo jednostavnu meru **obeležavanja delova saobraćajnica kao koridora za nemotorizovane vidove saobraćaja**. Obeležavanje delova saobraćajnica kao biciklističkih koridora može zauzimati deo puta, ali moguće je i da se za te namene koristi čitava ulica, kao alternativni pravac kretanja duž ulica drugog reda kretanju duž najprometnijih ulica. Jedini trošak ove mere jeste zapravo boja kojom se farbaju saobraćajnice. Ova mera je izuzetno jeftina, a može da ima potpuno iste efekte kao izgradnja biciklističkih staza pošto zbog jasnog definisanja vrsta vozila i pravaca njihovog kretanja postiže da se učesnici u saobraćaju ponašaju kao da postoji biciklistička staza. Jedini uslov za njenu primenu jeste da grad preuzme pune nadležnosti u upravljanju stacionarnim i dinamičkim saobraćajem na svojoj teritoriji, što spada u osnovne nadležnosti svake jedinice lokalne samouprave, i naravno da u okviru toga pripremi plan koridora za nemotorizovane vidove saobraćaja.

Izgradnja novih biciklističkih staza i obeležavanja delova saobraćajnica kao koridora za nemotorizovane vidove saobraćaja su **međusobno kompatibilne mere** i mogu se sprovesti istovremeno. Pošto imaju neposredne fizičke posledice, obe postižu trenutne efekte, koji su pri tome trajni.

Vredi ponoviti **loš primer kada je izgrađena čitava nova ulica 51. Divizije kao deo transverzalnog pravca, a potpuno su izostavljene biciklističke staze**, kao da za njima nema nikakve potrebe. Posebno je bilo neprijatno što su se tim povodom mogle čuti i pročitati brojne izjave gradskih zvaničnika koji su naglašavali značaj povezivanja severoistočnog i istočnog dela grada iako su realizovanim povezivanjem zanemareni biciklisti, koji su dosta prisutni upravo u tim delovima grada. Potreba za biciklističkim saobraćajnicama duž ove ulice i dalje postoji.

Uz sve brojne koristi od bicikla i drugih srodnih vozila, najvažnije je da se u Subotici i njenoj okolini nikada ne desi da neki biciklista strada od motornih vozila jer nije imao drugih mogućnosti nego da koristi put za motorna vozila. Grad Subotica već dugo iskazuje određenu pažnju prema biciklistima i nema razloga da ne uredi stanje tako da se ovakve nesreće u okviru redovne vožnje i normalnih uslova za vožnju mogu trajno sprečiti jednostavnim izgradnjom potrebnih objekata ili obeležavanjem načina korišćenja postojećih ulica i puteva.